

Dictionnaire des corsaires et des pirates

Ouvrage publié sous la responsabilité éditoriale
de Guy Stavridès

CONCEPTION: BLEU T

© CNRS ÉDITIONS, PARIS, 2013
ISBN : 978-2-271-07702-8

Dictionnaire des corsaires et des pirates

Sous la direction de Gilbert Buti et Philippe Hrodej

CNRS EDITIONS

15, rue Malebranche – 75005 Paris

un bateau anglais chargé de vin. Quelques années plus tard, en 1596, il équipe en association plusieurs bâtiments de guerre. Sa fortune est par ailleurs constituée de nombreuses rentes sur des particuliers ainsi que sur les villes d'Anvers, de Bruges ou sur les États de Zélande, c'est-à-dire en territoire ennemi.

Jean-Philippe Priotti

→ DUNKERQUE

ALGER

L'histoire d'Alger à l'époque moderne est étroitement liée à la course. Les raïs ont en effet participé de manière cruciale au façonnement des structures économiques et politiques de la Régence ottomane, en même temps qu'à la constitution d'une flotte puissante et redoutée dans tout le bassin méditerranéen, jusque dans l'Atlantique et la Manche. Originaire de Mitylène et habile marin, 'Arrudj Barberousse s'établit vers 1512-1513 à Djerba sur invitation des Hafsides, où il est vite rejoint par ses deux frères, Khayr al-din et Ilyâs. Les Barberousse, à la tête d'une petite armée de « Turcs » (Turcs, Grecs, Albanais, Bosniaques, etc.) épaulée par des troupes autochtones et des Andalous, prennent Djidjelli en 1514, puis attaquent Bougie. C'est en 1516 qu'ils sont appelés par les Algérois et qu'"Arrudj devient « maître » ou « sultan » d'Alger. Lemnouar Merouche, auteur d'une monographie très documentée sur la course dans l'Algérie ottomane, a montré combien la période qui s'étend de l'arrivée des Barberousse à Alger jusqu'à la fin des années 1570 fait de la ville un lieu central des affrontements entre Espagnols et Ottomans en Méditerranée. De fait, Alger va constituer l'une des têtes de pont de l'Empire ottoman en Méditerranée quand Khayr al-din Barberousse, à la tête de la ville après la mort d'"Arrudj, décide en 1519 de demander l'aide militaire du sultan Sélim I^{er} en lui faisant allégeance. Alger entre alors dans l'orbite ottomane, et Barberousse est nommé beylerbey (gouverneur de province): la puis-

sante flotte des Barberousse – près de 20 galères soutenues par plusieurs galioles – alliée à la force et à la discipline de l'infanterie et de l'artillerie turques contribuent dès lors à stabiliser la présence ottomane au Maghreb. Le Peñon d'Alger est pris aux Espagnols en 1519 et, de 1534 à sa mort qui survient en 1546, Khayr al-din, nommé kapudan pacha de la flotte ottomane, organise et contrôle depuis Istanbul les vaisseaux d'Alger. 'Arrudj Barberousse avait auparavant entrepris toute une série de travaux afin de faire de la ville un port bien protégé: les murailles sont renforcées sous son règne et les îles sont reliées – al-jazâ'ir, qui ont donné « Alger » – entre la côte et le Peñon. Une caserne de janissaires, un grand bagne, des mosquées et des fondouks ainsi qu'un hôpital sont tour à tour construits. La démographie permet de prendre la mesure de l'essor considérable d'Alger tout au long du XVI^e siècle: alors qu'on estime sa population entre 12 000 et 15 000 personnes au début du siècle, la ville compte, dans les années 1580, près de 100 000 habitants.

Il convient de noter ici que la participation de la flotte algérienne à la lutte entre Espagnols et Ottomans au XVI^e siècle ne peut en aucun cas être exclusivement ramenée à une stricte et unique activité corsaire. Les raïs de l'envergure de Barberousse, puis de Durghûth, de Salah Raïs et d'Euldj Ali, ont certes commencé comme corsaires mais ils ont pris part, en véritables amiraux et en hommes politiques de premier plan, à une guerre d'escadres où ils pouvaient mettre à profit leurs expériences maritimes. Alger demeure toutefois bel et bien une base corsaire d'importance et des raïs de moindre envergure capturent, dans toute la Méditerranée, des embarcations espagnoles et italiennes. C'est d'ailleurs en partie pour porter un coup aux corsaires d'Alger que les troupes de Charles Quint, avec plus de 500 navires, mènent leur expédition de 1541, soldée par un retentissant échec avec des pertes matérielles et humaines considérables. En particulier sous l'égide d'Euldj Ali (chrétien d'origine calabraise, converti à l'islam et devenu kapudan pacha

après la défaite de Lépante) l'activité corsaire monte en puissance dans la seconde moitié du XVI^e siècle. Le pouvoir des pachas installés par l'État ottoman est en effet limité par deux puissants groupes, celui constitué par la milice des janissaires – environ 6 000 hommes au début du XVII^e siècle – et celui des raïs. Ces derniers connaissent l'acmé de leur puissance entre 1580 et 1660 environ, c'est-à-dire durant les grandes heures de la guerre de course en Méditerranée, une période qui succède à l'intense conflit entre Espagnols et Ottomans.

La distinction entre course et guerre d'escadres demeure tout à fait poreuse durant cette période tant le groupe des raïs est organisé hiérarchiquement autour de l'Amiral (qubtân ou kapudan) d'Alger. Diego de Haëdo, auteur d'une *Topographie et histoire d'Alger* dresse une liste du « nombre des corsaires et de la quantité de galiotes qu'ils possédaient en l'année 1581 ». Il compte 35 corsaires et 36 galiotes de 15 à 24 bancs (Murâd Raïs le Grand, renégat albanais, possède deux galères de 24 bancs). Seules 10 galiotes appartiennent à des « Turcs », et Haëdo, comme nombre d'auteurs européens à sa suite, insiste fortement sur le poids des corsaires « renégats » originaires de Grèce, d'Albanie, de Corse, d'Espagne, de Gênes, de Venise, de Provence, ou de Hongrie, comme Djafer Pacha, « roi d'Alger » en 1581. Haëdo poursuit : « Il y a d'autres corsaires montant des frégates ou brigantins de 8 à 13 bancs, navires que l'on construit ordinairement à Cherchel, port situé comme nous l'avons dit à 60 milles à l'ouest d'Alger et où il y a une grande quantité de bois de construction. Les ouvriers qui construisent ces navires sont des Maures originaires de Grenade, Valence et Aragon, dont Cherchel est tout à la fois remplie et peuplée. La plupart d'entre ces hommes sont patrons et capitaines de leurs bâtiments, car étant nés en Espagne, ils sont très pratiques (sic) des ports et côtes de ce pays ». L. Merouche explique que la course prend un « caractère privé nettement prononcé » à partir des années 1570-1580, même si une partie des fonds publics, sous la pression de la collectivité ou taïfa des raïs, est

directement destinée à nourrir les chiourmes et à développer les infrastructures portuaires (arsenal, magasins, etc.). Aussi, de 1580 à 1640, les estimations sur l'état de la flotte d'Alger oscillent-elles entre 60 et 80 navires. L'époque est désormais favorable aux « vaisseaux ronds » de type nordique qui auraient été introduits dans la Régence – c'est notamment l'avis du Père Dan – par le corsaire hollandais Simon Danser. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, le nombre de navires semble baisser dans la Régence : les chiffres vont de 22 à 45 navires (vaisseaux de guerres, mais aussi galères, barques, brigantins etc.). Les équipages sont composés essentiellement de « Maures » et d'esclaves chrétiens (un peu moins de 20 %).

L'apogée de la course algéroise – de la fin du XVI^e siècle au milieu du XVII^e siècle – est marquée par l'activité de corsaires qui vont peu à peu constituer l'élite de la Régence, tels Mâmi Arnawût, Murâd Raïs, Murâd Qûrçû, Hasan Qalîfât, 'Alî Bitshnîn, Hâj Husayn Mezzomorto ou encore 'Alî Canary. À la fin du XVI^e siècle, les attaques des raïs se multiplient sur les côtes italiennes et espagnoles, ainsi que sur les îles environnantes (Baléares, Corse, Sardaigne et Sicile). Au début du XVII^e siècle, les Algérois amplifient leurs incursions atlantiques et vont jusqu'à Madère, dans les Canaries et les Açores ; ils poussent dans les années 1620 jusqu'à Terre Neuve et en Islande en 1627. Pour L. Merouche, les années de pointe correspondent à la période 1607-1629 durant laquelle, chaque année, les corsaires d'Alger ramènent entre 70 et 100 embarcations, avec un pic en 1620, où 125 navires sont pris. Le 7 août 1634, le Père Dan voit « partir d'Alger une flotte de 28 de ces navires, les plus beaux et les mieux armés qu'il fut possible de voir. Ils firent voile en Ponant, pour aller attendre les vaisseaux bretons, normands et anglais qui environ ce temps-là vont d'ordinaire en Espagne, pour y charger des vins, des huiles et des épiceries ». Toutefois, les pertes infligées dans les années 1630 par les flottes européennes – surtout vénitiennes, espagnoles et françaises – marquent un relatif

coup d'arrêt de la course algéroise, accentué par la défaite navale de Négrepont de 1647 durant la guerre de Candie. La flotte d'Alger est mobilisée par l'Empire ottoman dans sa lutte contre la République de Venise, et les activités corsaires sont par conséquent considérablement réduites. Une nette reprise est enregistrée à partir du milieu des années 1650: malgré les troubles intérieurs provoqués par de multiples coups d'état jusqu'aux années 1670, la course algéroise connaît quelques temps forts, ponctués par des prises prestigieuses, comme celle de la galère *Sainte Agathe*, en 1656, où se trouvent 800 000 tx, ou encore celle de la *Margarita*, navire de la flotte des Indes, en 1667, remplie de hauts dignitaires espagnols. À titre indicatif, de 1674 à 1677, L. Merouche dénombre 191 prises algéroises, pour un montant total de 448 556 piastres. Les succès sont plus mitigés dans les années 1690 alors qu'Alger commence à se spécialiser dans l'exportation de blé.

Les raïs ont su faire fructifier leurs prises et diversifier leurs activités. Mâmi Arnawût, renégat albanais qui a notamment capturé Cervantès à Alger entre 1575 et 1580, se spécialise dans le commerce des captifs et propose ses services aux rédempteurs chrétiens. 'Alî Bitshnîn devient, dans les années 1630, le plus important marchand d'esclaves du Maghreb. En 1638, à la tête d'une flotte privée considérable, il détruit le Bastion de France et emmène à Alger un grand nombre de captifs français. L'année suivante, il prend près de 1 000 captifs en Calabre. Bitshnîn possède de riches demeures, palaces, «jnân» et autres fermes. De nombreux corsaires deviennent ainsi de grands seigneurs locaux et investissent dans la propriété foncière à Alger et dans ses alentours. Le commerce des captifs assure aux corsaires privés et à la Régence d'importantes rentrées d'argent: les 196 captifs rachetés en 1667 – dont la plupart avaient été pris sur la *Margarita* – rapportent plus de 125 000 piastres. De manière générale, les prix oscillent entre 80 et 200 piastres pour un captif, même si les rachats peuvent atteindre, pour des chevaliers de Malte ou des capitaines de navires, jusqu'à

3 000 piastres. Ce type de commerce s'appuie sur des intermédiaires qui, sur place et en liaison étroite avec d'autres ports européens « receleurs » – tels Livourne, Gênes ou Marseille – achètent les prises algéroises à l'encan pour les revendre dans les ports européens. Ce trafic est notamment permis par les licences octroyées pour le rachat des captifs qui donnent ainsi une justification aux échanges avec le Maghreb au-delà des interdits ecclésiastiques. Alger est également pourvue en matériel de navigation et en armes – planches de bois, mâts, goudron, poix, voiles, cordages, canons, poudre, ancrès, etc. – par certaines puissances européennes, comme l'Angleterre et les Provinces-Unies qui ne reconnaissent pas les prescriptions des bulles papales *In Coena Domini* ou bien qui, comme la France, passent outre en fonction des conjonctures. Les Algérois ont donc, à maintes reprises, pu servir les intérêts de certaines puissances européennes en nuisant au commerce maritime de leurs ennemis. C'est ainsi à l'aune du rachat des captifs et de la recherche d'alliés dans les conflits intra-européens qu'il convient de lire les différents traités de paix et de commerce passés au XVII^e siècle entre Alger et les États européens – France, Provinces-Unies et Angleterre; ces traités qui se multiplient surtout dans la seconde moitié du XVII^e siècle, parfois imposés au prix de violents bombardements contre Alger comme en 1683 et en 1688, peuvent également être lus comme le signe d'une relative « autonomie » de la Régence à l'égard de la Porte. Cela n'empêche cependant pas Alger de revêtir une importance certaine par rapport aux autres provinces de l'Empire ottoman; dans les discours officiels du XVII^e siècle, la ville est ainsi nommée dâr al-jihâd (demeure du jihâd) et ses habitants respectent le sultan d'Istanbul comme le sultan de l'Islam. Comme à Tunis, les victoires des raïs sont fêtées dès que les navires rentrent au port avec d'importantes prises; dans les épopeïes et les Ghazawât, certains raïs sont même célébrés comme de véritables mujâhidîn, comme des combattants de l'Islam.

Au cours du XVIII^e siècle, la stabilisation du pouvoir politique – avec le renforcement de l'institu-

tion deylcale – accompagne le développement de l'exportation des produits agricoles et l'importation de biens manufacturés. La paix est quasi permanente avec les grandes puissances maritimes présentes en Méditerranée, anglaise et française. Certes, la course et le commerce des captifs demeurent mais dans des proportions nettement moindres qu'au siècle précédent. Venture de Paradis écrit, en 1788, que «les Algériens, à cause de la paix qu'ils ont avec un grand nombre de puissances européennes, font beaucoup moins d'esclaves qu'autrefois. Mais ils n'y perdent rien: ils ont augmenté le prix de la rançon. Un homme qu'on vendait autrefois pour 200, 250 sequins algériens, tous frais compris, vaut aujourd'hui 500 ou 600 sequins. Un capitaine, un pilote, un homme tant soit peu comme il faut, vaut le double». Si les corsaires algérios continuent d'attaquer les navires ennemis – maltais, espagnols, portugais ou «italiens» – les investissements militaires de la Régence se portent surtout sur l'armée terrestre. En développant le commerce extérieur d'Alger, les deys n'hésitent pas à réclamer, comme à l'endroit de la Hollande ou de Venise par exemple, le paiement de «tributs» et de «présents» en échange de la tranquillité de la navigation en Méditerranée. La course devient, dans une certaine mesure, un outil de négociation avec les puissances européennes, un «instrument de la diplomatie», pour reprendre les mots de L. Merouche. Les États européens, à travers la plume de certains voyageurs ou ministres, considèrent cependant que les Algérois ne respectent pas les clauses des traités, topes à l'origine d'une légende noire assimilant Alger (et, parfois, toute la «Barbarie») à un «nid de pirates». La Régence n'est pourtant pas moins respectueuse des traités que les États européens, même si de nombreux textes de la fin du XVIII^e siècle critiquent la soi-disant «insolence» des Algériens, souvent opposée à la relative «douceur» des Tunisiens. Les prises maritimes, consignées dans un registre de la Régence entre 1765 et 1815, montrent en tout cas la faible importance des activités corsaires algéroises

dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. En moyenne, sur la période 1766-1792, les Algérois prennent 9 bâtiments par an, pour un butin d'environ 30 000 piastres annuelles. Les navires pris sont essentiellement napolitains et génois (de petites embarcations de cabotage), ou espagnols (pris sur l'Atlantique, les vaisseaux espagnols sont plus rémunérateurs). Pendant les guerres révolutionnaires, la moyenne augmente quelque peu: les raïs d'Alger font plus de 11 prises par an en moyenne pour un «chiffre d'affaires» annuel d'à peu près 160 000 piastres. Les Napolitains demeurent les principales victimes de la course algéroise mais les corsaires d'Alger prennent également des vaisseaux américains, hollandais, scandinaves ou espagnols. Le Registre des prises maritimes mentionne également l'attaque de trois navires tunisiens, entre 1810 et 1812, lorsqu'Alger et Tunis sont en guerre. Malgré les exhortations du sultan ottoman et le bombardement anglo-néerlandais de 1816, une course algéroise de moins en moins rentable perdure de manière presque anecdotique jusqu'à la conquête française en 1830.

Guillaume Calafat

☞ BARBARESQUES, BARBEROUSSE, DANSER, EULDJ ALI, GENES, KHAÏR-ED-DIN, LIVOURNE, MALTE, MARSEILLE, MORAT-RAÏS, TUNIS

ÁLVAREZ AGUSTÍN (1633-1684)

Au début des années 1680, ce marin originaire de Vénétie est employé par Pedro de Arango, armateur de La Havane, comme maître de barque pour faire la traite entre les divers ports de l'île de Cuba. En mars 1683, il se voit confier par Arango, sous commission du gouverneur José Fernández de Córdoba, le commandement d'une barque longue, avec 50 hommes, armée en course contre les pirates anglais et français. Un mois après son départ, il capture une barque de contrebandiers anglais qu'il liquide à Baracoa. De là, il passe à la côte sud d'Hispaniola où il s'empare d'un ketch de la Nouvelle-Angleterre,